

2020年春运,注定
将其历史的特殊性。

今年春运期间,全
市累计完成客运量
1171.73万人次,同
比下降62.2%,其中道路
客运同比下降55.4%。

本月底,醴茶铁路
将达到复开客运列车条
件,沿线百姓又将增加
一种便宜、准点的出行
选择。但对于传统道路
客运来说,无疑又是一
场雪上加霜。

事实上,在私家车
普及、高铁成网、网约车
兴起的背景下,即便没
有此次疫情,连续多年
“跌跌不休”道路客运,
也已经站在命运的十字
路口。

春运后的告别

2月18日,2020年度春运落下帷幕。

盘点收成,王建军只有落寞和叹息:
“2020年春运,可谓颗粒无收。”

2004年入行,王建军经历了道路交通客
运的光辉岁月,但近几年的惨淡经营,让他时
常觉得恍惚。一番权衡之后,3月8日,他转
身告别这个坚守15年,曾“改变过家庭命
运”的行业。

早在3年之前,王建军就已经萌生退意,
但考虑到年龄渐长,跑车的收入勉强还过得
去,一直没能走出这一步。

“如今靠这个,养不了家了。”王建军介
绍,随着客源的流失,这几年的收入,一年不
如一年,有时一趟车跑下来,票价还抵不过油
费。

2020年春运,他总共跑了18天车,收入
较平时略有起色。但因疫情防控需要,1月28
日后航线停运,复开之后的载客量,基本都是
个位数。

王建军决意告别。

转身离开的,不只有王建军。

株洲市交通运输局客运管理处相关负责人
范平介绍,2020年春运前,全市在册的道路
交通客运车辆共有1418辆,但春运结束后的3
月初,这一数字变成了1391辆。

这意味着,有27辆客运班车,办理完成
了“交车”手续,正式退出客运行业。

“还有一部分车,事实上已经没有上线营
运,只是还没有‘交车’。”在范平看来,选择
不干了了的,可能远不止27辆。

道路客运,行驶在转型十字路口

株洲日报记者 廖明



湘运汽车站,空空荡荡的车站候车大厅。廖明 摄

多重竞争的冲击

王建军们的离开,直接影响着车站。
3月10日下午,湘运株洲汽车中心
站,偌大的候车大厅里,等待上车的,仅
有寥寥数人。

恢复客运已有一个月,客运班线的
恢复率,仍不足平时的80%。

“跑一趟亏一趟,都不愿意做这亏本
买卖。”湘运集团相关负责人何武介绍,
目前各大车站开行的班线,绝大部分都
是公司的客车,其他客运公司或者个人
的车辆,尽管车站多方沟通联系,但效果
都不理想。

道路客运的分水岭,出现在
2013年。

高铁线路的密集增加、私家车的爆
发式增长、长株潭城际铁路的开通,道路
交通客运的各大车站,客流量开始明显
减少。

“高铁开过,道路交通客运‘寸草不
生’。”范平介绍,高铁的开行,给省际长
途客运班线带来“致命一击”,目前全市
仅茶陵仍保有2条开往温州和普宁的省
际客运班线。

市际客运班线受到的冲击,尽管不
如省际班线猛烈,但其旅客发送量也是
江河日下。

仅以株洲至长沙的客运班线为例,
2013年前,每天的客运发送量至少在
2000人次以上,但现在每天仅有200人
次左右。

“班线还开着,车就要继续跑,但每
趟车就送几个人,谁受得了?”何武介绍,
近几年,公司每年的客流量,持续以20%
至30%的速度下滑,受此影响,目前既有
的客运班线,相较于2013年前的高峰时
期,数量已接近腰斩。

株洲市交通运输局提供的数据,佐
证了何武的说法:全市道路交通运输高
峰时,有客运车辆2500余辆;2020年的
最新数据,是1391辆。

除开湘运这样的老牌传统客运企
业,旅游包车市场上的企业,日子也不好
过。

“对我们来说,现在已经没有春运
了。”株洲长乐旅游运输有限责任公司负
责人徐雯介绍,市场景气时,春节前后的
包车业务,曾一度占据全年营收的三分
之一,但近两年几乎可以忽略不计。

据了解,全市有长乐、万畅、宾利3家
从事旅游运输的企业,目前除长乐仍保
有此前的29辆旅游大巴外,万畅、宾利均
减少了车辆,以寻求经营上的平衡。

煎熬中的探索

内外交困之下,我市各道路
交通客运企业一致认为:行业到
了生死攸关的紧要关头。

穷则思变。但困境中探索而
遇到的来自行业本身、外部环境
以及政策等方面的难题,让企业
对于前路感到茫然和未知。

为了找寻新的增长点,近年
来,徐雯一直试图突破29辆车的
上限,通过新增10辆旅游运输
大巴,到当地招募司机,将业务
触角从市区向县市级延伸,以满
足学生观光研学、周末经济以及
周边短途出游的用车需求。

“结合自身的经营水平,我
们做了翔实的核算,新增10辆
车,完全有能力做好。但年年打
报告,结果都是不批。”她认
为,申请得不到批准,有主管部
门出于安全等方面的审慎考量,
也有行业内部的“有意搅局”。

在转变经营思路、扩展经营

范围方面,徐雯通过对接驴友
团、徒步群等,拿出2辆车试水
定制化的旅游运输服务,但这种
低价旅游、只赚取车辆运输费用
的经营模式,遇到了传统旅游行
业的“梗阻”。

“这2辆车的经营状况,比
其他的都要好,但作为上游的旅
游行业、旅行社,不顺势调整和
改变,我们做起来也很艰难。”
她说。

将业务触角延伸到旅游板块
的,还有株洲市直达商务快客有
限责任公司。2017年,该公司投
入一批新能源汽车,进入神农谷
景区承接景区接驳班车业务,两
年过去依旧未能盈利。

网约车来势汹汹,株洲市直
达商务快客顺势而为。2018年9
月,开通直达长沙黄花机场的网
约车专线,但拿到网约车许可
牌照,已经是2019年6月。

智慧客运开往春天

陈钢认为,传统道路交通客
运受政策影响极大,被保护的历
史也太久,以至于没有及时随市
场的变化而调整。行业的转型升
级,首先需要内部积极的自我革
新,亦需政策上的适度放宽和引
导支持。

2016年底,交通运输部下发
《关于深化改革加快推进道路客
运转型升级的指导意见》,从扩大
道路客运企业经营自主权、简化
和优化行政审批程序、推进道路
客运经营主体结构调整、大力发
展旅游客运和包车客运、加快道
路客联网售票系统建设等16个
方面,指明了转型升级的方向。

“意见的指向性明确,切实击
中了行业转型升级的要害,但在
具体落地过程中,成效并不明显,
企业转型升级还是困难重重。”我
市道路客运行业一位不愿具名的
李先生称,行业还是在“戴着镣铐
跳舞”。

李先生介绍,城乡客运一体

化是当前道路客运转型的方向和
机遇,我市也已在攸县、天元区开
始城乡客运一体化的改革。但从
目前已基本完成改革的攸县来
看,其城乡客运一体化进程中,没
有湘运等老牌客运企业的身影。

市场紧缩的前提下,城乡客
源相当于道路客运企业的“救命
稻草”,但“一个公车公营的原则,
就已经将大部分道路客运企业挡
在了门外。”李先生认为,城乡客
运一体化改革中,应该对民营道
路客运企业敞开怀抱。

同时,行业市场还需进一步
规范经营环境。

在陈钢看来,市场上大量存
在的网约车“黑车”,必须尽管规
范到位,但不能一味依赖行业主管
部门的打击。

“为什么冲击了我们,分走了
客源?是因为他们提供的服务,更
贴近群众的出行需求。”陈钢认
为,规范道路客运市场,需要行业
主管部门加大稽查、打击力度,但

株洲市直达商务快客有限责
任公司董事长陈钢介绍,“无证
经营”的大半年里,公司先后在
株洲、长沙受到多次处罚,好在
“挺过来了”。

拿到网约车经营许可牌照
后,陈钢决定在2019年底大举进
军网约车市场,并开通了株洲至
攸县、茶陵的网约线路。但行业
市场上大量存在的“黑车”,让
其进入县域、乡镇网约出行市场
的步伐慢于预期。

2018年1月1日,湘运集团
携手湖南汽车票务网、携程旅
行,上线株洲职教城直达攸县、
茶陵、醴陵的校园巴士,此后因
为平台在客源组织、系统开票等
方面的问题,此次尝试以夭折告
终。

行业大环境不景气,几经探
索尝试也未能蹚出一条新路,
“低气压”充斥整个行业。

行业本身更应该出力,顺势而为,
调整经营思路和模式,用更快捷
方便的出行服务、更优的价格,多
方合力之下,将市场上的“黑车”
集约进入正规平台、合法营运。

“集约整合的过程中,需要为
‘黑车’经营者们,留出时间和空
间。”他说。

此外,在新的交通运输体系
中,道路客运行业不仅面临其他
旅客运输方式的挑战,各种移动
互联网出行软件APP的应用,也
成为新的交通运输体系中的新生
力量。

“出行方式的多样化、个性
化、定制化以及柔性化的服务,
已经成为影响旅客选择的重要考
量因素。”李先生认为,道路客运
行业必须推进信息技术与行业管
理和柔性服务的深度融合,大力
促进大数据发展应用,深化行业
与政府间合作,共同打造交通信
息服务产业新业态,以智慧客运
实现道路客运行业向信息化升级。

勤
洗
手

戴
口
罩

少
聚
会

勤
洗
手

戴
口
罩

少
聚
会

致敬 前线医护工作者

医护人员是逆流而上的守护者,是我们的最美英雄



防治新型冠状病毒肺炎

不信谣、不传谣、科普宣传要做好;勤洗手、常通风、健康习惯培养好;
强体质,增免疫,适当防护就够了;正人心,安神志,相信病疫定退了。

同舟共济,武汉加油,中国加油!

我们都在,翘首以盼,同一个春天

开往春天的
列车

武汉加油

没有一个冬天不能逾越,没有一个春天不会到来。

株洲市文明办 株洲日报社 宣